



LES TARIFS DE LA SNCF

Etude d'un panel de trajets estivaux sur la période 13-14 juillet 2012



I - Présentation de l'étude

1- L'objectif : reconstituer une information fiable sur les tarifs de la SNCF

La présente étude propose une analyse des tarifs pratiqués par la SNCF pour les trajets des vacances d'été. La motivation tient au fait que, depuis de nombreuses années, la SNCF a adopté une politique tarifaire très éclatée et évolutive, assez comparable à celle pratiquée par les compagnies aériennes. Dès lors, l'éclatement de la structure tarifaire prévient d'avoir une vision simple et claire du niveau de prix demandé aux usagers.

L'étude a donc consisté à effectuer un relevé de prix suffisamment complet pour cerner cet éclatement. Sur cette première année, l'utilisation de l'étude consiste à comparer les tarifs kilométriques de chaque destination (pour évaluer l'homogénéité territoriale de la tarification), l'évolution des prix au cours des trois mois de réservation et la pratique de réduction associée aux tarifs spécifiques (jeunes, senior etc).

2- La méthodologie

2-1 Date : le voyage du 13-14 juillet

Nous avons retenu une plage précise de voyage estival pour que la comparaison soit possible. Il s'agit d'un départ lors du week end du 14 juillet qui constitue la première grande vague de migration estivale. Précisément le 14 juillet est cette année un samedi et a donc pu constituer un bon créneau d'étude.

Il a fallu déterminer une plage de réservation sur cette période. Il n'y a pas de critère absolu en la matière puisque les usagers peuvent étaler leur possibilité de départ (dans la semaine en avançant leur congé ou au cours du samedi et du dimanche). Nous avons retenu la plage suivante : départ à partir du vendredi 13 juillet à 15 heures et jusqu'au samedi à une heure permettant d'arriver à destination en début de soirée au plus tard. L'idée est que l'utilisateur n'ait pas à prendre plus d'une demi-journée de congé le vendredi et que, le samedi, il puisse arriver à temps pour occuper une éventuelle location (qui se réceptionne souvent le samedi après midi). Il s'agissait donc de retenir une plage assez circonscrite, mais laissant un choix suffisant de tarifs et qui correspond aux usages touristiques.

2-2 Deux tarifs relevés : le moins cher de la plage et le tarif moyen de la plage

Nous avons relevé deux types de tarifs. Très logiquement sur la plage de choix que l'on s'est autorisé, il a été retenu le tarif le moins cher. Nous n'avons pas précisé s'il était assorti de condition (ce qui est souvent le cas). Ensuite, nous avons aussi relevé l'ensemble des prix de la plage et calculé le tarif moyen de la plage. On considère en effet que relever le tarif le moins cher n'est pas suffisant car le l'offre de ce tarif moins cher peut ne pas convenir à nombre de voyageurs : il est assez souvent non remboursable, l'horaire peut être difficile (samedi très tôt par exemple), les conditions mal adaptées (train de nuit) etc. Dès lors, au delà des offres promotionnelles, le tarif moyen reste un élément important pour analyser la politique tarifaire de l'opérateur.

2-3 Réserveation à 3, 2 et 1 mois

Trois périodes de relevé de prix ont été prises en compte : trois mois avant le départ (soit environ à l'ouverture des réservations), deux mois avant et un mois avant. Nous n'avons pas intégré la réservation de dernière minute en considérant que, pour les vacances estivales, les ménages planifient et prennent leur billet à l'avance.

2-4 Les destinations

Concernant les destinations, nous avons retenu trois types de trajet :

- Un important volume de départ de Paris vers des destinations françaises touristiques. L'Île de France engage en effet un grand flux de départs auquel s'ajoute de nombreux voyageurs en transit. Concernant les destinations touristiques nous nous fondons sur une étude de l'Insee¹ montrant que la majeure part (55 %) des départs estivaux se concentrent dans les quatre régions « balnéaires » (PACA, Languedoc Roussillon, Bretagne et Aquitaine). Les départs concernent les villes de ces régions auxquelles nous avons ajouté Toulouse et Chamonix (pour la montagne).

- Nous avons ensuite sélectionné des trajets de villes de région vers ces mêmes destinations touristique. Dans ce cadre, il nous a paru important de retenir quelques destinations qui sortent des grands axes de la SNCF (Dijon-Bordeaux par exemple) pour observer la politique de tarifaire de l'opérateur sur ces créneaux.

- Nous avons retenu trois trajets internationaux susceptibles d'être effectués en train (ville de Barcelone et Londres, deux au départ de Paris et une au départ d'une ville de région)

Les relevés de prix ont été effectués sur le site de réservation de la SNCF, sur une période de 24 heures environ, précisément à 3 mois, 2 mois et 1 mois.

¹ « Les vacances des français depuis 40 ans », Insee, 2008.

II- Les résultats

1- Le tarif au kilomètre : des disparités notamment entre Paris et les autres villes

Nous avons rapproché les deux types de tarifs (tarifs moins chers et tarifs moyens) de la distance kilométrique des villes du voyage. Cette opération permet de comparer les tarifs des destinations sur une base assez objective. En outre, il apparaît² que la SNCF prévoit une formule de calcul tenant en partie compte de la distance mais seulement pour les trains corail et en tarif normal. Il paraît donc utile de calculer sur cette base des voyages estivaux qui ont souvent lieu en TGV.

Pour la catégorie des « tarifs les moins chers » on constate que, sur les lignes nationales, les tarifs kilométriques sont assez homogènes. Ainsi, seules trois destinations, toutes « non parisiennes », ont un tarif kilométrique qui est au moins 15 % supérieur à la moyenne (Clermont-Montpellier, Lyon-Nice et Dijon-Bordeaux).

Pour la catégorie « tarifs moyens », les tarifs kilométriques sont bien plus hétérogènes. Cinq destinations dépassent le seuil cité de 15 % (Nantes-Montpellier, Lyon-Nice, Lyon-Bordeaux, Dijon-Bordeaux, Clermont-Montpellier).

Tarif kilométrique des destinations du panel

	Tarif moins cher Euros/100 km	Tarif moyen Euros/100 km
Paris Brest	8,9 euros	12,0 euros
Paris Biarritz	13,3	15,4
Paris Bordeaux	9,74	16,3
Paris Chamonix	15,5	19,3
Paris la Rochelle	13,5	17,1
Paris Montpellier	9,8	15,6
Paris Nice	12,7	17,1
Paris Perpignan	12,7	15,8
Paris Vannes	8,5	19,5
Paris Toulon	13,2	16,1
Paris Toulouse	9,4	16,4
Clermont Montpellier	14,9	27,7
Dijon Bordeaux	17,2	23,2
Lille Montpellier	13,8	16,4
Lille Vannes	13,8	18,9
Lyon Nice	20,4	26,7
Lyon Bordeaux	14,8	24,3
Nantes Biarritz	13,5	20,9
Nantes Montpellier	14,2	22,3
Périgueux Nice	13,4	19,9
Strasbourg Paris	10,5	16,0
Toulouse Barcelone	26,5	34,5
Paris Barcelone	12,3	15,8
Paris Londres	19,1	23,9
Moyenne		
Moyenne hors lignes	13,8	22,3
internationales	13,0	18,9

² Site de la SNCF : http://www.voyages-sncf.com/guide/voyageurs/pdf/calcul_prix_tarif_normal.pdf

Plus généralement, on constate que les tarifs kilométriques des voyages au départ de Paris sont moins élevés que ceux au départ d'une autre ville (cf tableau ci après). Notre échantillon est probablement trop réduit pour exprimer une conclusion définitive sur ce point mais on signalera que l'écart est important pour les deux catégories de tarifs (+ 25 % pour le « tarif moins cher, + 31 % pour le « tarif moyen»). On remarquera aussi que notre tarif kilométrique le moins cher en partant d'une autre ville est le trajet de Strasbourg à ... Paris

Tarif kilométrique : bien moins cher si on part de Paris

	Tarif moins cher Moyenne 1,2,3 mois Euros/100 km	Tarif moyen Moyenne 1,2,3 mois Euros/100 km
Lignes nationales Départ Paris	11,6 euros	16,4 euros
Lignes nationales Départ autre ville	14,6 euros	21,6 euros

Il y a une certaine logique à ce résultat : les trains partant de Paris comptent probablement plus de voyageurs ce qui permet de mieux amortir les coûts fixes et de proposer un prix plus bas. Plus globalement, il semble que la conception radiale du réseau SNCF ait une manifestation tarifaire. Un autre facteur explicatif tiendrait à la présence ou non d'une concurrence effective du transport aérien. Les trajets où le tarif kilométrique est élevé concerne plutôt des destinations où il n'y a pas de vols avions (Lyon-Nice, Clermont Montpellier) au contraire de nombre de destinations à bas tarif kilométrique (Paris Montpellier, Paris Nice par exemple). Le différentiel radical de tarif au kilomètre entre Paris Barcelone et Toulouse Barcelone s'explique probablement par ce facteur). Paris étant un important hub aérien, les tarifs au kilomètre du train au départ de cette ville serait donc tiré par le bas.

Quelque soient les raisons techniques, on peut estimer que cette structure tarifaire induit tout de même une discrimination géographique qui est contestable car l'opérateur a été fondé sur une logique de solidarité territoriale.

Enfin, quant il s'agit des lignes internationales, les tarifs kilométriques deviennent très hétérogènes : le prix au kilomètre de Toulouse-Barcelone est ainsi deux fois plus cher que celui de Paris-Barcelone. Sur ce point, il existe parfois de fortes contraintes d'exploitations (Paris Londres avec le tunnel sous la Manche par exemple), mais il apparaît aussi que l'offre tarifaire obéit à une logique différente de celle des tarifs nationaux, étant notamment influencés par l'accord avec les autres opérateurs européens. Sur notre panel réduit, on soulignera que les tarifs Toulouse Barcelone sont prohibitifs et incitent clairement l'utilisateur à prendre la voiture.

Plus globalement, **vis-à-vis des parties prenantes, la SNCF devrait :**

- préciser les facteurs qui différencient le tarif kilométrique (condition d'exploitation, politique commerciale) et afficher sur les billets le prix au kilomètre.
- s'entendre sur une limitation des écarts de tarif au kilomètre et notamment réduire l'écart Paris/autres villes.

2- Un écart substantiel entre tarif moins cher et tarif moyen

La SNCF a effectivement pour politique de proposer des tarifs éclatés comprenant des offres moins chères que la moyenne. Hors réduction spécifique, l'écart moyen entre le prix moins cher et le prix moyen est ainsi de 28 %. Cet écart est un peu plus substantiel à trois mois mais de manière très relative (il est de 30 % contre 28 % à deux mois et un mois). Comme on va le voir dans le point suivant, l'ensemble des tarifs augmente de façon assez analogue

3- L'évolution du tarif : une nette remise à trois mois, assez stable ensuite

Sur la globalité des destinations on peut d'abord s'intéresser à la manière dont évoluent les tarifs aux cours des trois périodes de relevés. Le tableau ci-après présente les résultats pour le tarif normal.

Evolution du tarif normal à 3, 2 et 1 mois

Moyenne toutes destinations du panel

	à 3 mois	à 2 mois	A 1 mois
Tarif moyen (euros)	87,7€	98,4€	102,3€
évolution		+ 12,2 %	+ 3,95 %
Tarif le moins cher (euros)	61,3€	71,0€	73,7€
Evolution		+ 15,8 %	+ 3,7 %

Tant pour le tarif moins cher que pour le tarif moyen, l'évolution est similaire : le tarif augmente de façon très substantielle entre le « trois mois à l'avance » et le « deux mois à l'avance » (+ 12 % et + 15 %). La hausse est bien plus modérée entre le « deux mois à l'avance » et le « un mois à l'avance » (un peu moins de + 4 % dans les deux cas).

La dynamique d'évolution est analogue pour les tarifs réduits. Le tableau ci-après effectue le calcul pour l'ensemble des tarifs réduits relevés (senior, jeune 12-25, famille nombreuse et fréquence) en reprenant les deux mêmes catégories tarifaires (tarif le moins cher et tarif moyen).

Les tarifs augmentent ainsi de 11 ou 12 % entre le « trois mois à l'avance » et le « deux mois à l'avance » puis n'augmentent que faiblement (autour de 2 %) entre le « deux mois à l'avance » et le « un mois à l'avance ».

Evolution des tarifs réduits à 3, 2 et 1 mois

Moyenne toutes destinations du panel

	à 3 mois	à 2 mois	A 1 mois
Tarif moyen (euros)	66,9€	74,5€	75,8€
évolution		+ 11,3 %	+ 1,7 %
Tarif moins chers (euros)	50,6€	57,0€	58,4€
Evolution		+ 12,5 %	+ 2,5 %

L'usager peut ainsi considérer que, si cela lui est possible, il est réellement avantageux de prendre ses billets trois mois à l'avance au moment de l'ouverture des réservations. Passé ce délai, le gain d'un achat à l'avance subsiste mais devient beaucoup plus modéré.

4 - Tarifs spécifiques : une remise en cause de l'avantage pour la carte famille nombreuse

Le tableau ci-après compare, pour l'ensemble des destinations, les tarifs réduits entre eux et relativement au tarif normal. Que ce soit pour le tarif « moins cher » ou le tarif « moyen » la hiérarchie est similaire. L'abonnement fréquence propose la plus forte réduction ce qui est logique puisqu'il nécessite l'achat d'une carte et qu'il récompense des achats réguliers. Viennent ensuite le tarif jeune « 12-25 » puis la carte senior et la carte famille nombreuse (pour 3 enfants dans cette étude).

Il apparaît aussi que la remise tarifaire est plus élevée pour le tarif moyen que pour le tarif « moins cher ». La logique est assez simple : sur un tarif classique la remise tarifaire pour un profil spécial est appliquée de manière pleine, tandis que sur un tarif premier prix (notamment Id TGV) la remise n'est que partielle ou parfois nulle.

Ce phénomène concerne particulièrement la carte famille nombreuse. D'une manière générale, il s'agit du tarif le moins avantageux des tarifs spéciaux étudiés. Sur le segment du tarif « moins cher », la remise accordée au titulaire de cette carte atteint à peine les 13 % (contre plus de 22 % pour la carte 12-25 par exemple).

Les tarifs et la réduction offerte sur les tarifs spécifiques

Moyenne sur toutes les périodes (3 mois, 2 mois, 1 mois)

	Tarif « moins cher » en euros % de réduction /tarif normal	Tarifs moyen % de réduction/tarif normal
Normal	68,7 euros	96,1 euros
Jeunes « 12-25 »	53,1 euros 22,8 % de réduction relativement au tarif normal	73,1 euros 23,9 % de réduction relativement au tarif normal
Carte sénior	57,4 euros 16,5 % de réduction relativement au tarif normal	75,9 euros 21,0 % de réduction relativement au tarif normal
Famille Nombreuse	60,0 euros 12,7 % de réduction relativement au tarif normal	77,5 euros 19,4 % de réduction relativement au tarif normal
fréquence	50,7 euros 26,2 % de réduction relativement au tarif normal	63,2 euros 34,3 % de réduction relativement au tarif normal

Dans le détail des réservations, on constate ainsi que la carte famille nombreuse est de plus en plus une réduction négligée par l'opérateur. Par exemple, si on se concentre dans la réservation trois mois à l'avance au tarif le moins cher, la réduction famille nombreuse devient singulièrement basse. Elle est de 8,5 % alors que les autres tarifs spéciaux bénéficient de réductions assez substantielles (24 % pour le 12-25, 16 % pour la carte senior). En outre toujours sur la plage du tarif le moins cher à 3 mois, il n'y a parfois aucune différence entre le tarif normal et le tarif famille nombreuse, (Paris - Bordeaux ; Strasbourg - Paris ; Paris -Londres, Paris - Barcelone par exemple) alors même qu'une réduction peut être pratiquée sur ce segment pour d'autres profils (Voir Annexes)

Les tarifs et la réduction offerte sur les tarifs spécifiques Créneau du « tarif moins cher » à 3 mois

	Tarif « moins cher » à trois mois en euros % de réduction tarif normal
Normal	61,3 euros
Jeunes « 12-25 »	46,3 euros 24,5 % de réduction sur le tarif normal
Carte senior	51,4 euros 16,2 % de réduction sur le tarif normal
Famille Nombreuse	56,1 euros 8,5 % de réduction sur le tarif normal
Fréquence	48,7 euros 26,2 % de réduction sur le tarif normal

Cette faible réduction³ est un élément important si on considère que nombre de ménages (notamment les familles nombreuses) effectuent leur réservation estivale dès l'ouverture à 3 mois pour chercher le meilleur tarif. La SNCF pourra objecter qu'elle propose des tarifs plus bas à 3 mois et qui profitent à tout le monde. Mais ces tarifs sont assortis de conditions et il ressort plus généralement que la politique d'éclatement tarifaire tend à faire disparaître les avantages historiquement reconnus à la carte famille nombreuse.

Plus encore, on s'aperçoit que cette banalisation concerne spécifiquement les familles nombreuses tandis que les autres catégories (senior, jeunes) continuent de bénéficier de réductions très correctes. Notre intuition, sur laquelle la SNCF peut se positionner, revient à estimer que l'opérateur cherche à orienter les familles vers ses formules d'abonnement (enfant +) dont le souscription est plus coûteuse et qui induisent donc une plus grande fidélité.

³ Le site de la SNCF indique : « Avec la carte "Familles nombreuses" vous pouvez bénéficier d'une réduction pouvant atteindre 75 % sur le prix des billets de train. La carte est utilisable en 1ère et 2nde classe mais la réduction est toujours calculée sur le tarif loisir standard ou tarif normal de 2nde classe ». Notons que nous avons fait la réservation sur le site de la SNCF pour une personne en indiquant la case « carte famille nombreuse », le déroulé de la SNCF indique alors « 30 % de réduction ». Ce taux facial de 30 % de réduction correspond à une famille de 3 enfants (qui est celle de notre relevé). Il est de 40 % pour 4 enfants, de 50 % pour 5 enfants et de 75 % pour 6 enfants et plus.

<http://questions.sncf.com/questions/29530-notice-explicative-carte-famille-nombreuse>

Quelque soient les facteurs, la banalisation de la carte famille nombreuse est un fait critiquable. Pour les usagers d'abord, car cet avantage est jugé légitime et qu'il constitue d'ailleurs un consensus constant de la politique publique. En outre, il convient de remarquer que nombre de familles nombreuses, notamment les plus modestes, ne disposent pas nécessairement d'un véhicule. Enfin, ce fait va à l'encontre de l'intérêt général car il restreint les possibilités de report modal (de la voiture vers le train) qui sont positives sur le plan environnemental (émissions de CO2) et sur le plan de la santé publique (sécurité routière). On notera aussi que cette banalisation de la famille nombreuse témoigne d'une volonté de globaliser le tarif (en gros un éclatement tarifaire avec des hauts et des bas pour tout le monde) et, peut être, de faire disparaître les tarifs spéciaux reconnus par la collectivité.

Plus largement la mise en place d'une politique de « tarifs éclatés » en vigueur nécessite préalablement de segmenter la clientèle selon ses caractéristiques (socioprofessionnelles, démographiques, géographiques), selon les caractéristiques de sa demande (capacité à payer, flexibilité, besoins...), mais aussi selon les objectifs visés par la tarification (taux de remplissage et/ou objectifs sociaux, droit au transport, aménagement du territoire, désenclavement...). Les offres sont alors créées afin de répondre aux besoins de la clientèle mais aussi aux objectifs. Peuvent être instaurées des conditions restrictives d'identification pour chaque segment de clients afin d'assurer une étanchéité entre les segments d'offre pour empêcher un client de bénéficier de la promotion inférieure. Cette étanchéité peut être réalisée notamment par la demande de justificatifs pour obtenir un tarif ou encore par des restrictions portant sur la nature de l'offre (conditions d'annulation ou d'échange, services annexes...).

Concernant la politique tarifaire de la SNCF, notons d'emblée qu'il y a une véritable opacité quant à la construction de la tarification actuelle. Quels en sont les objectifs ? Quelle segmentation a guidé l'instauration de la politique tarifaire actuelle ? Combien de places sont attribuées à chacune des catégories ? Quel est le bilan en termes de ciblage ? Les prix les moins chers vont-ils vraiment à ceux qui en ont besoin ?

De plus, si l'on exclut les cartes de réduction, il n'existe pas de barrières entre les différents segments d'offre. Ainsi, rien n'empêche un usager professionnel d'obtenir les tarifs les plus bas et que ces derniers soient prioritairement réservés à ceux qui en ont besoin. Plus gênant, de nombreux tarifs dits promotionnels peuvent être proposés à un tarif plus bas que les tarifs accessibles avec des cartes de réduction. Cette porosité entre les segments d'offres annihile le principe même de la politique tarifaire.

Une telle situation est-elle compatible avec une mission de service public devant rendre accessible le train pour tous dans des conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité. Si tel est le cas, la politique tarifaire doit satisfaire en priorité aux besoins des catégories les plus modestes, ainsi qu'aux besoins de ceux qui utilisent encore trop peu les transports ferroviaires actuellement et non poursuivre un seul objectif de remplissage

La politique d'éclatement des offres tarifaires de la SNCF semble plus correspondre à priori à des usagers prêts à tout pour voyager à petit prix. Mais elle profite surtout à des usagers très mobiles et flexibles (profil « bobo ») qui exploitent ce type d'offres pour accroître fortement leur mobilité à moindre frais. Et ceux au détriment des personnes moins mobiles, les familles notamment.

La SNCF reconnaît elle-même l'inadaptation de sa grille tarifaire à inciter les automobilistes à

laisser leur voiture pour le train en écrivant dans son dossier de presse ID BUS (04/07/2012) *«que plus de 50% des automobilistes se décident seulement 15 jours avant le départ »*. Autant dire que les offres à 3 mois sous conditions ne sont pas adaptées. C'est pourquoi la SNCF remplace ses trains par des bus !!!!!

Il parait souhaitable que la SNCF et les parties prenantes remettent à plat la politique familiale de l'opérateur. L'éclatement tarifaire rend moins clair le potentiel de réduction effective des cartes et profils spécifiques. La SNCF pourrait ainsi tendre, en concertation avec les parties prenantes, vers des valeurs cibles de réduction (exemple : au moins X % de réduction pour les seniors et familles nombreuses sur les tarifs estivaux etc).

Annexes

Les 720 tarifs classés Par type de profils et de trajets

Tarif normal

	Trois mois		Deux mois		Un mois		Prix moyen Moyenne trois périodes	Prix moyen Moyenne trois périodes
	Prix moins cher	Prix moyen	Prix moins cher	Prix moins cher	Prix moins cher	Prix moyen		
Paris Brest	34,6	54	46,6	64,6	54	63	45,1	60,5
Paris Biarritz	89,3	103,2	89,3	102,8	89,3	104,5	89,3	103,5
Paris Bordeaux	49	83,2	49	81,5	49	82,7	49	82,5
Paris Chamonix	77,2	88,4	87,6	98,3	56,8	88,6	73,9	91,8
Paris la Rochelle	38	59,3	59	71,3	65	74,6	54	68,4
Paris Montpellier	40	82,5	76	96,2	60	101,7	58,7	93,5
Paris Nice	69,9	110,7	92	120,2	99,9	120,9	87,3	117,2
Paris Perpignan	76	102,3	97	108,4	89,9	114,7	87,6	108,5
Paris Vannes	34	72	34	78	34	84,6	34	78,2
Paris Toulon	89	109,4	93	113,1	93	115,4	91,7	112,6
Paris Toulouse	64	90,1	74	99,3	30	101,6	56	97
Clermont Montpellier	37,2	66,4	37,2	70,3	37,2	71	37,2	69,2
Dijon Bordeaux	82	117,4	73	113,8	111	128	88,7	119,7
Lille Montpellier	98	120,3	110	131,2	117	134,8	108,3	128,8
Lille Vannes	62	96,6	74	102	87,6	105,4	74,5	101,3
Lyon Nice	46	72,4	59	79,2	74,1	82,2	59,7	77,9
Lyon bordeaux	62	102,3	70,1	102,6	62	114,9	64,7	106,6
Nantes Biarritz	54,7	78,8	54,7	79,1	58,7	102,3	56,0	86,7
Nantes Montpellier	69	114,9	76	130,8	105	145	83,3	130,2
Périgueux Nice	65,6	76,1	63,5	119,1	90,4	128,7	73,2	107,95
Strasbourg Paris	38	61	39,9	63,1	48	67,7	41,95	63,9
Toulouse Barcelone	64	81,5	68,5	86,9	68,5	94,1	67,0	87,5
Paris Barcelone	87,5	94,15	109,2	169,2	109,2	132,2	101,95	131,85
Paris Londres	44	68,7	72,5	80,7	80	96,7	65,5	82,0

Tarif jeune « 12 -25 »

	Trois mois		Deux mois		Un mois		Prix moyen Moyenne trois périodes	Prix moins cher Moyenne trois périodes	Prix moyen Moyenne trois périodes
	Prix moins cher	Prix moyen	Prix moins cher	Prix moins cher	Prix moins cher	Prix moyen			
Paris Brest	34,6	54	64,6	46,6	54	63	51,1	54,5	
Paris Biarritz	67,3	79,7	67,3	79,1	67,3	83,7	67,3	80,8	
Paris Bordeaux	34	61,7	41	64,7	41	65,7	38,7	64,0	
Paris Chamonix	44,6	54,5	54,4	68,1	64	70,9	54,3	64,5	
Paris la Rochelle	28,8	39,9	40	52,5	47,3	56,5	38,7	49,6	
Paris Montpellier	40	58,5	51	70	51	76,1	47,3	68,2	
Paris Nice	69,9	85,8	91	95	91	95,7	84	92,2	
Paris Perpignan	44	68,3	91	108,3	44	84,6	59,7	87,0	
Paris Vannes	28,1	53,5	33	57,3	33	63	31,4	57,9	
Paris Toulon	73	82,1	77,5	85,76	84	88,3	78,2	85,4	
Paris Toulouse	46,5	72,2	46,5	72,5	30	75,7	41	73,4	
Clermont Montpellier	34,5	42,5	24,5	45,9	24,5	50,9	27,8	46,4	
Dijon Bordeaux	52,1	80,7	54,7	80	77,8	94	61,5	84,9	
Lille Montpellier	53	77	66	88,1	70	91,8	63	85,6	
Lille Vannes	49,6	65,6	52	69,3	50,4	73	50,7	69,3	
Lyon Nice	26	46	47,8	57,5	51	58,8	41,6	54,1	
Lyon bordeaux	41	70,3	41	71,1	50	82,7	44	74,7	
Nantes Biarritz	45,5	59,5	45,5	58,4	50,5	81,8	47,2	66,6	
Nantes Montpellier	51	71,2	51	87	64	98,1	55,3	85,4	
Périgueux Nice	50,1	73,2	57,9	88	61,1	92,2	56,4	84,5	
Strasbourg Paris	27	39,1	27	42,7	40	47,1	31,3	42,95	
Toulouse Barcelone	46,7	68,7	51	72,25	56,9	81,1	51,5	74,0	
Paris Barcelone	81,9	89,9	103,5	164,9	103,5	118,2	96,3	124,3	
Paris Londres	42	68,8	72,5	80,7	72,5	80,7	62,3	76,7	

Tarif carte senior

En euros	Trois mois		Deux mois		Un mois		Prix moyen Moyenne trois périodes
	Prix moins cher	Prix moyen	Prix moins cher	Prix moyen	Prix moins cher	Prix moyen	
Paris Brest	40	60	48,5	65,7	54	71,4	65,7
Paris Biarritz	67,3	79,7	67,3	79,5	67,3	84,7	81,3
Paris Bordeaux	43	63,4	49	65	49	65,8	64,7
Paris Chamonix	53,3	65,3	58,7	73,9	56,8	73,5	70,9
Paris la Rochelle	33,6	41	44	53,8	47,3	56,5	50,4
Paris Montpellier	40	64,7	60	75,3	60	79,2	73,1
Paris Nice	69,9	87,4	91	95,4	91	95,7	92,8
Paris Perpignan	54	73,7	70	79,9	56	85,6	79,7
Paris Vannes	34	53,3	34	58,5	34	63,2	58,3
Paris Toulon	73	84,1	77,5	86,6	84	87,2	85,95
Paris Toulouse	54	76,1	54	76,5	30	77,5	76,7
Clermont Montpellier	40	47,1	24,5	49,6	40	52,6	49,8
Dijon Bordeaux	63,2	86,6	66	86	85,8	97,4	90
Lille Montpellier	67	87,9	77,4	94,9	93	101,3	94,7
Lille Vannes	48,2	71,7	66	74,8	60,6	77,3	74,6
Lyon Nice	37	41,7	47,6	56,5	51	59,3	52,5
Lyon bordeaux	43,9	73,7	43,9	76	55	87,8	79,2
Nantes Biarritz	45,5	61,6	45,5	68,9	50,5	84,4	71,6
Nantes Montpellier	65	84,4	65	96,5	79	104	94,95
Périgueux Nice	56,1	84,7	64,4	91,1	67,4	97,9	91,2
Strasbourg Paris	34	44	34	47,5	43	52,4	47,95
Toulouse Barcelone	46,7	68,7	51	72,25	56,9	81,1	74,0
Paris Barcelone	81,9	89,5	103,5	164,9	103,5	118,2	124,2
Paris Londres	42	68,8	72,5	80,7	72,5	80,7	76,7

Tarif famille nombreuse

En euros	Trois mois		Deux mois		Un mois		Prix moyen	
	Prix cher	Prix moyen	Prix cher	Prix moyen	Prix cher	Prix moyen	Prix cher	Prix moyen
Paris Brest	44	62,2	50,4	62,9	50,4	63,5	48,3	62,9
Paris Biarritz	62,9	76,1	62,9	75,7	62,9	81,2	62,9	77,7
Paris Bordeaux	49	61,7	49	62	43	63,4	47,0	62,4
Paris Chamonix	64	74,3	64	76,6	64	73,3	64,0	74,7
Paris la Rochelle	34,5	46,2	46,2	55	46,2	55,9	42,3	52,4
Paris Montpellier	40	69,9	60	74,1	60	76,9	53,3	73,6
Paris Nice	69,9	83,5	85,4	90,7	85,4	91,1	80,2	88,4
Paris Perpignan	76	82,5	71,5	84,1	69,3	84,6	72,3	83,7
Paris Vannes	34	42,3	34	56,1	34	59,8	34	52,7
Paris Toulon	78,4	80,9	78,4	80,9	78,4	80,9	78,4	80,9
Paris Toulouse	56	75,5	56	76	30	75,3	47,3	75,6
Clermont Montpellier	34,9	55,4	34,9	55,3	34,9	55,5	34,9	55,4
Dijon Bordeaux	69,4	94,3	73	89,2	87,3	97,1	76,6	93,5
Lille Montpellier	89,2	98,3	77	97,6	89,2	99,2	85,1	98,4
Lille Vannes	56,2	76,1	66,8	87,5	69,4	81	64,1	81,5
Lyon Nice	39	52,1	47,6	56,5	47,6	56,5	44,7	55,0
Lyon Bordeaux	45	87,6	45	88,4	56,8	89,1	48,9	88,4
Nantes Biarritz	44,3	62,2	44,3	68,7	49,3	83,5	46,0	71,5
Nantes Montpellier	65	84,4	76	102,8	91,7	110,4	77,6	99,2
Perigueux Nice	73,1	104,8	62,4	91,3	73,1	97,8	69,5	101,3
Strasbourg Paris	38	53,7	38	53,4	46	54,8	40,7	54,0
Toulouse Barcelone	52,1	74,7	61,5	78,35	61,5	85,5	58,4	79,5
Paris Barcelone	87,5	94,1	109,2	169,2	109,2	124,2	102,0	129,2
Paris Londres	44	68,7	72,5	80,7	72,5	80,7	63,0	76,7

Tarif Fréquence

En euros	Trois mois		Deux mois		Un mois		Prix moins cher		Prix moyen	
	Prix moins cher	Prix moyen	Prix moins cher	Prix moyen	Prix moins cher	Prix moyen	Prix moins cher	Prix moyen	Prix moins cher	Prix moyen
Paris Brest	38	46,7	38	47,5	38	47,9	38,0	47,4	38,0	47,4
Paris Biarritz	47	59,2	47	59,4	47	63	47,0	60,5	47,0	60,5
Paris Bordeaux	39	48,9	39	48,9	39	49,7	39,0	49,2	39,0	49,2
Paris Chamonix	48,8	55	52,3	61,3	46,7	60,1	49,3	58,8	49,3	58,8
Paris la Rochelle	35	42,4	35	42,4	35	42,8	35,0	42,5	35,0	42,5
Paris Montpellier	40	57,3	56	57,5	56	60,5	50,7	58,4	50,7	58,4
Paris Nice	64	66,8	64	73,7	64	75,9	64,0	72,1	64,0	72,1
Paris Perpignan	54	61,4	60	62,2	50,2	64,8	54,7	62,8	54,7	62,8
Paris Vannes	34	42,3	34	42,3	34	45	34,0	43,2	34,0	43,2
Paris Toulon	59	61,2	59	61,7	59	64,5	59,0	62,5	59,0	62,5
Paris Toulouse	40,7	57,6	40,7	58,8	30	59,5	37,1	58,6	37,1	58,6
Clermont Montpellier	25,3	41	25,3	40,9	25,3	40,9	25,3	40,9	25,3	40,9
Dijon Bordeaux	61	70	65,2	75,4	65,2	92,8	63,8	79,4	63,8	79,4
Lille Montpellier	71	73,6	71	76,9	71	73,9	71,0	74,8	71,0	74,8
Lille Vannes	46	60	46	60,7	46	60,7	46,0	60,5	46,0	60,5
Lyon Nice	33	50,4	37	42,0	37	42	35,7	44,8	35,7	44,8
Lyon bordeaux	45	66,3	45	68,4	46,1	69,7	45,4	68,1	45,4	68,1
Nantes Biarritz	44,3	47,8	37,3	51,9	49,3	56,8	43,6	52,2	43,6	52,2
Nantes Montpellier	69	76,7	69	76,7	69	83,7	69,0	79,0	69,0	79,0
Périgueux Nice	51,8	73,4	52,5	68,9	51,8	68,91	52,0	70,4	52,0	70,4
Strasbourg Paris	33	44,9	38	42,1	38	43	36,3	43,3	36,3	43,3
Toulouse Barcelone	52,3	69,2	52,7	72,8	56,7	80	53,9	74,0	53,9	74,0
Paris Barcelone	87,5	94,1	109,2	169,2	101	118,7	99,2	127,3	99,2	127,3
Paris Londres	50	77,5	82	100,6	72,5	80,7	68,2	86,3	68,2	86,3